

2005: éxitos y beneficios

El Año Fiscal 2005 concluye para la ACP con importantes logros para la entidad y crecientes beneficios para el país. Los éxitos marcan igualmente una realidad insoslayable: el Canal se aproxima al máximo de su capacidad. ◆ 2 y 3



Atardecer en las esclusas de Gatún

Por la seguridad del Canal



Estamentos de seguridad del Estado participaron en ejercicio de coordinación y respuesta.

PAG>6

Acuerdo histórico



ACP y Autoridad Portuaria de Tampa establecen intercambio de información.

PAG>3

La honestidad primero



Hilario Rodríguez, mecánico tornero de la ACP, predica con el ejemplo.

PAG>10

12,648
 buques de
 alto calado
 transitaron
 el Canal en
 el Año Fiscal
2005.

CORRESPONDENCIA

Licenciada
Ana María Troitiño
Coordinadora
El Canal de Todos

Reciba usted nuestro agradecimiento por permitirnos tan grata oportunidad de recordar y vivir parte de nuestra historia y conocer de cerca la gran labor que realiza la ACP en bien de todos los ciudadanos.

Le agradecemos haga extensivo nuestro agradecimiento al señor Iván Berrío, guía de la unidad de Servicios de Orientación, quien no perdió detalle para que tuviéramos un excelente convivio. De igual manera a la tripulación del Buque Escuela Atlas que además de su profesionalismo nos brindaron cordialidad e interés en todo lo que nuestros jóvenes y adultos deseaban saber. Muchísimas gracias a todos.

Nuestras felicitaciones y éxitos en todo lo que realiza la ACP.

Padre José Schmiehuizen CSJE
Director General
Instituto Agropecuario Jesús
Nazareno de Atalaya

La foto

Ana Laura Harris V.



Un plano inusual de la cámara de la esclusa.

De la Administración

Un compromiso con los logros



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Manuel E. Benítez
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Producción
Redacción
Ariyuri Mantovani
Manuel Domínguez
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

...estos resultados se han alcanzado al tiempo que se desarrollan trabajos estratégicos de mantenimiento, y obras del Plan de Modernización de la vía.

La presente edición registra varios de los múltiples éxitos alcanzados por el Canal de Panamá durante el Año Fiscal 2005, concluido el pasado 30 de septiembre.

Logros como el aumento significativo en el volumen de carga transitada puntualizan un hecho generalmente desapercibido: el negocio del Canal no es el cruce de buques de uno a otro océano, sino el movimiento de carga por su ruta marítima. Prueba de lo anterior sigue siendo el incremento constante de la carga en contenedores, fenómeno que por lo demás se observa en la mayoría de las rutas del comercio mundial, en consonancia con el concepto "economía de escala".

Aspecto igualmente importante al momento de constatar los resultados positivos que se mencionan es el hecho de que todos ellos se produzcan con una simultánea reducción en el tiempo de permanencia de los buques en aguas del Canal. Esto representa un altísimo valor agregado para los usuarios de la vía ya que, además de recibir un servicio eficiente y seguro, obtienen un ahorro considerable en el cumplimiento de sus respectivos itinerarios.

Debe destacarse que estos resultados se han alcanzado al tiempo que se desarrollan trabajos estratégicos de mantenimiento, y obras del Plan de Modernización de la vía, lo que impone a las diversas operaciones de tránsito una complejidad especial. Complejidad que requiere del mejor esfuerzo de programadores de tránsito, prácticos, maestros de esclusas, operadores de locomotoras, pasacables a bordo de los buques y en las esclusas, y personal de mantenimiento.

Estos logros muestran al Canal en su función de aprovechar las ventajas competitivas del país, cuyo pleno desarrollo requerirá, en todo caso, ampliar la capacidad de la vía para responder tanto a las tendencias como a las exigencias del mercado marítimo mundial. ☆

El Canal al Día

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de **TODOS LOS PANAMEÑOS: El Canal al Día.**
No te lo pierdas en los siguientes horarios:

Telemetro Canal 13 Sábados 8:00 a.m.	RTVE Canal 11 Domingos 11:00 a.m. Lunes 7:30 p.m.	Hosanna Visión Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.	FETV Canal 5 Lunes 9:00 p.m.
--	--	---	--

Año con marcas sin precedentes

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

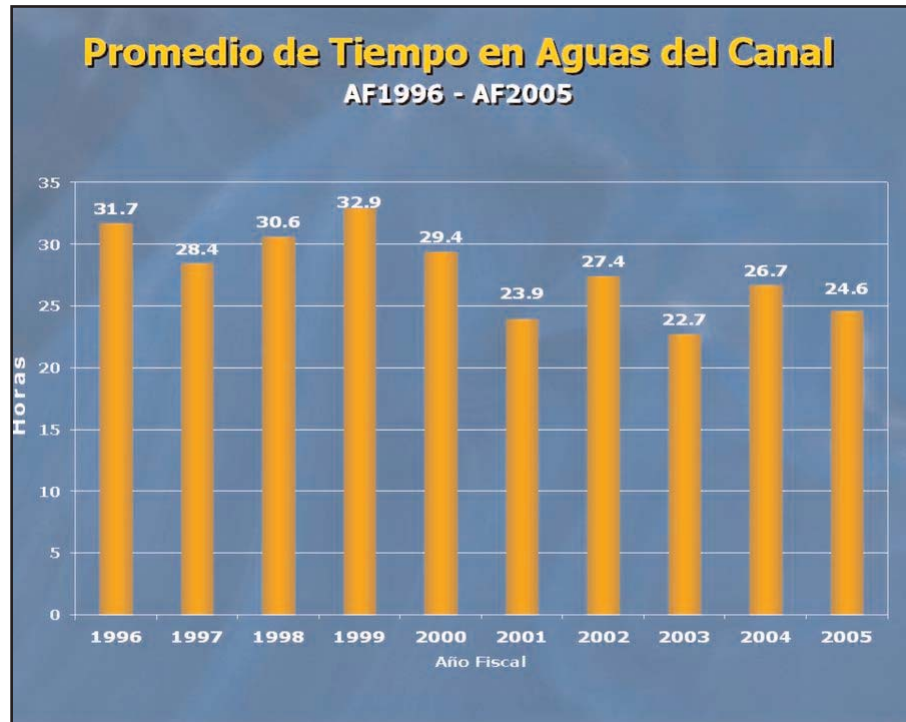
La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) cerró el Año Fiscal 2005 con marcas sin precedentes en sus operaciones tras aprovechar la creciente demanda del comercio internacional por los servicios de la vía acuática panameña.

De esta manera la organización cierra el AF 2005 alcanzando nuevos récords en tránsitos de buques de alto calado y números de buques Panamax y tonelaje transitado. Además, se registró una importante mejoría en el Tiempo en Aguas del Canal (TAC).

Orgullo por los resultados

“Los resultados nos hacen sentir muy orgullosos especialmente porque se demuestra nuevamente que los trabajadores del Canal saben enfrentar los retos que se le presentan a nuestra organización, siempre concentrando esfuerzos en mejorar la confiabilidad del servicio que le brindamos a la industria marítima que ha mostrado preferencia por nuestra ruta”, sostuvo el ingeniero Alberto Alemán Zubieta, administrador de la ACP.

Uno de los récords más importantes registrados en el AF 2005 es que por primera vez en su historia el Canal transitó 279.1 millones de toneladas (CP-SUAB). Ello representa un aumento de 12.1



millones de toneladas o 4.6% más en comparación con el año pasado.

Los buques de alto calado totalizaron 12,648 tránsitos, superando en 130 la cantidad del año pasado.

Los tránsitos de buques Panamax, además, aumentaron en 304, lo que representa un incremento de 5.7% sobre el año fiscal pasado. Esto hace que los Panamax pasen a representar el 44.5% del total de los tránsitos de alto calado. El total de tránsitos fue de 14,011 y solo se registraron 12 accidentes (hechos que requieren del

desarrollo de una investigación).

Uno de los principales impulsores en la obtención de estos récords fue el segmento de los contenedores: reportó 97.8 millones de toneladas CP-SUAB, seguido por los graneleros secos con 55.1 millones de toneladas. Cabe señalar que también se estableció un nuevo record de 1,310 tránsitos de buques con esloras (largo) de 900 pies o más, lo cual refleja un incremento de 10.1% sobre los 1,190 del año pasado.

El esfuerzo de los trabajadores de la ACP también se vio reflejado en la

reducción del Tiempo en Aguas del Canal (TAC) en un 7.8% (de 26.7 horas a 24.6 horas).

A base de creatividad

Todo esto se pudo lograr, indicó el ingeniero Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas de la ACP, al tiempo que se adelantan importantes proyectos de modernización que inciden en la capacidad de tránsito: reemplazo de rieles de las locomotoras en las esclusas; profundización del lago Gatún y de las entradas del Canal; y las rehabilitaciones de compuertas y sus componentes.

“Poder atender este nivel de tráfico de buques Panamax y, a la vez, lograr una disminución en el TAC requirió del ingenio de los trabajadores canaleros a fin de desarrollar una metodología especial de esclusaje cuyo fin era llevar a cabo el reemplazo de rieles de locomotoras sin interrumpir el flujo de buques a través de la vía en reparación”, explicó.

Esta técnica requirió de estrecha coordinación y cooperación entre todo el personal de operaciones, incluyendo los programadores de tránsito, prácticos, maestros de esclusas, operadores de locomotoras, pasacables a bordo de los buques y en las esclusas, además del personal de mantenimiento encargado de los trabajos de los rieles, incluyendo el apoyo de las grúas flotantes.

ACP firma alianza estratégica

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

En un acto histórico para fomentar el comercio en la ruta marítima que une Asia y la costa este de los Estados Unidos, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) firmó una alianza estratégica con la Autoridad Portuaria de Tampa el pasado 6 de octubre.

El administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, y el director y presidente ejecutivo de la Autoridad Portuaria de Tampa, Richard Wainio, suscribieron formalmente un Memorándum de Entendimiento que tendrá un año de vigencia y podrá ser renovado anualmente por mutuo consentimiento de las partes. Richard Wainio, quien fuera Director del Departamento de Planeación Ejecutiva de la antigua Comisión del Canal de Panamá, elogió la gestión realizada por la administración panameña y recaló que siempre había tenido la plena seguridad de que los panameños tomarían los activos transferidos y los mejorarían enormemente, convirtiendo al Canal en una maravillosa operación de clase mundial.

En la ceremonia estuvieron presentes la alcaldesa de Tampa, Pam Iorio; representantes de la Cámara de Comercio de Tampa; representantes del Capítulo de Panamá de la Cámara Americana de Comercio (AMCHAM) y de la Cámara Marítima de Panamá; el Presidente de



Richard Wainio, por la Autoridad Portuaria de Tampa (izquierda) y Alberto Alemán Zubieta, por la ACP (derecha), suscriben el acuerdo. Observa la alcaldesa de Tampa, Pam Iorio.



la Junta Directiva de la ACP (y ministro de Economía y Finanzas, Ricaurte Vásquez; el administrador de la Autoridad Marítima (y segundo vicepresidente de la república), Rubén Arosemena Valdés; y el embajador de los Estados Unidos en Panamá, William A. Eaton. El evento también sirvió de foro para la suscripción de un acuerdo de cooperación entre la Autoridad Marítima de Panamá y la Autoridad Portuaria de Tampa relacionado a la Universidad Marítima Internacional de Panamá.

La Autoridad Portuaria de Tampa,

que administra el puerto más grande de la Florida, maneja aproximadamente 50 millones de toneladas de carga al año, el equivalente a la mitad del total del tonelaje de carga del Estado transportada por vía marítima. Tampa es el puerto estadounidense de servicio completo más cercano al Canal de Panamá, y su ubicación estratégica ofrece la ruta más directa hacia México, América Latina y el Caribe. Actualmente está expandiendo la capacidad de su terminal de contenedores. Tampa constituye el mercado más grande de la Florida y uno de los demás rápido crecimiento

en los Estados Unidos.

"Este acuerdo entre la ACP y Tampa aportará beneficios reales y tangibles; todos ganan, nuestros clientes, los residentes de Tampa y del sur de la Florida y el Canal. El mercadeo conjunto, el intercambio de ideas y el compartir información sobre proyectos de modernización son prueba de nuestras intenciones de buscar soluciones a fin de atender las necesidades a largo plazo generadas por el crecimiento de la comunidad marítima y el comercio internacional", concluyó Alemán Zubieta.

OEA insta a dar seguimiento a ampliación del Canal

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El Comité Interamericano de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP) emitió una resolución mediante la cual insta a los países miembros a dar seguimiento a los pasos que da Panamá con relación a la posible ampliación del Canal.

Esta resolución fue emitida en una reunión celebrada en Maracaibo, Venezuela, en la que participó una delegación de la República de Panamá que incluyó al Ing. Rodolfo Sabonge, director de Planificación y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá, quien disertó sobre el Estado de Situación del Canal de Panamá y sus avances en el desarrollo del Plan Maestro al 2025.

En su exposición Sabonge explicó el modelo de gestión del Canal en manos panameñas y demostró, mediante los indicadores de tráfico, el éxito que ha tenido Panamá en la administración del Canal en sus primeros cinco años de gestión. Como parte de su presentación también desarrolló una prospectiva del comercio internacional y de la industria marítima

...se exploró la posibilidad de que el

CIP lleve a cabo una de sus reuniones

ordinarias en Panamá para conocer en

el terreno y de manera más detallada

todo lo concerniente al Canal y a su

impacto en los países del continente.

que concluyó con un vistazo al tráfico pronosticado a mediano y largo plazo.

Finalmente, Sabonge informó sobre los estudios realizados y los pasos que se vienen dando frente al referéndum que se realizará para que el pueblo panameño decida sobre la futura ampliación del Canal. Durante las sesiones también se exploró la posibilidad de que el CIP lleve a cabo una de sus reuniones ordinarias en Panamá para conocer en el terreno y de manera más detallada todo lo concerniente al Canal y a su impacto en los países del continente.

A esta reunión también asistieron el Capitán Guillermo Torres, Jefe del Departamento de Protección Portuaria, y la Ing. María del Carmen Rubio, Jefa de la sección de Prevención y Control de Contaminación y Protección del Medio Ambiente, ambos de la Autoridad Marítima de Panamá.

El Comité Interamericano de Puertos tiene por finalidad servir de foro permanente a los Estados miembros de la OEA para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica para el desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activas del sector privado.★

Pedro Miguel: 294 días sin demoras

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

La gente de las Esclusas de Pedro Miguel está contenta, y tiene motivos. Se han cumplido 294 días consecutivos sin demoras en tránsito de buques a causa de las locomotoras.

Este logro mereció un premio especial para todos los trabajadores encargados de locomotoras.

En una ceremonia llevada a cabo en un salón de los talleres de Pedro Miguel, el gerente de mantenimiento, Gustavo Gómez, felicitó a los colaboradores que en conjunto hicieron posible este logro.

“Sin el personal no se podría obtener este récord”, admite el gerente de la unidad.

Más allá del logro y de los premios, lo medular de tantos días consecutivos sin demoras en el tránsito está en el servicio a los clientes que quieren llegar a sus destinos a tiempo. Con el tránsito sin demoras de estos buques en definitiva se generan más réditos para el país.

Por ello Gómez afirma que “obviamente nuestro enfoque es hacia el cliente; un enfoque que tiene que ver directamente con pasarlos sin demoras”.

Para mantener clientes satisfechos y rendir beneficios al país, los trabajadores entienden que deben seguir trabajando duro.

Por ello el récord, además de ser motivo de alegría, para Gómez se transforma inmediatamente en un nuevo reto para sobrepasar.

“Este récord es un nuevo hito y un nuevo reto para el resto de nosotros mismos y de las tres esclusas ya que nos pone en una saludable competencia interna para poder darle ese servicio de calidad a nuestros clientes” dice.

Gómez atribuyó el récord a factores como la inversión hecha en las nuevas



Arriba, el equipo de la sección de mantenimiento de las esclusas de Pedro Miguel responsable por el récord obtenido. A la derecha, locomotoras listas para iniciar su labor diaria con los barcos que transitan las esclusas de Pedro Miguel.

locomotoras Mitsubishi así como al “esfuerzo que pone nuestro personal en búsqueda de lo que es la calidad del servicio”.

Eyda Maritza Ríos, líder del taller de locomotoras en Pedro Miguel y encargada de distribuir los trabajos diariamente, manifestó: “para nosotros es una gran satisfacción porque una vez más se trata de un trabajo en equipo en el que cada uno ha aportado su granito de arena para alcanzar este logro”.

Marisa De Arco, líder interino de rotación en Esclusas de Pedro Miguel, señaló que se siente orgullosa del



equipo de operaciones.

“Siento que he ayudado al igual que mis compañeros, porque somos el equipo que acude a las llamadas de

urgencia cuando las locomotoras o las compuertas tienen un fallo; nosotros ayudamos a que no se den las demoras”★

Ampliación del Canal: una reacción en cadena

Norman E. Gómez

Veo que la ampliación del Canal ha empezado a crear una serie de incógnitas entre las personas. Yo como empresario independiente veo con optimismo cualquier operación que se desarrolle en beneficio del país. Cada cierto tiempo observo las noticias para saber cuando empezará todo ese movimiento, la generación de empleos y todo lo que conlleve hacer esta súper obra que pienso beneficiaría a muchas personas.

Ahora bien, no creo que vaya a ser la panacea que nos sacará de nuestra calidad de país tercermundista, sin embargo, si confío en que será tremendamente beneficioso para impulsar otros negocios que a su vez generarán más empleos; es decir, creo que sería algo así como una reacción en cadena que impulsará un negocio que a su vez impulsará a otro. De manera que creo que la ampliación podrá traer grandes beneficios.

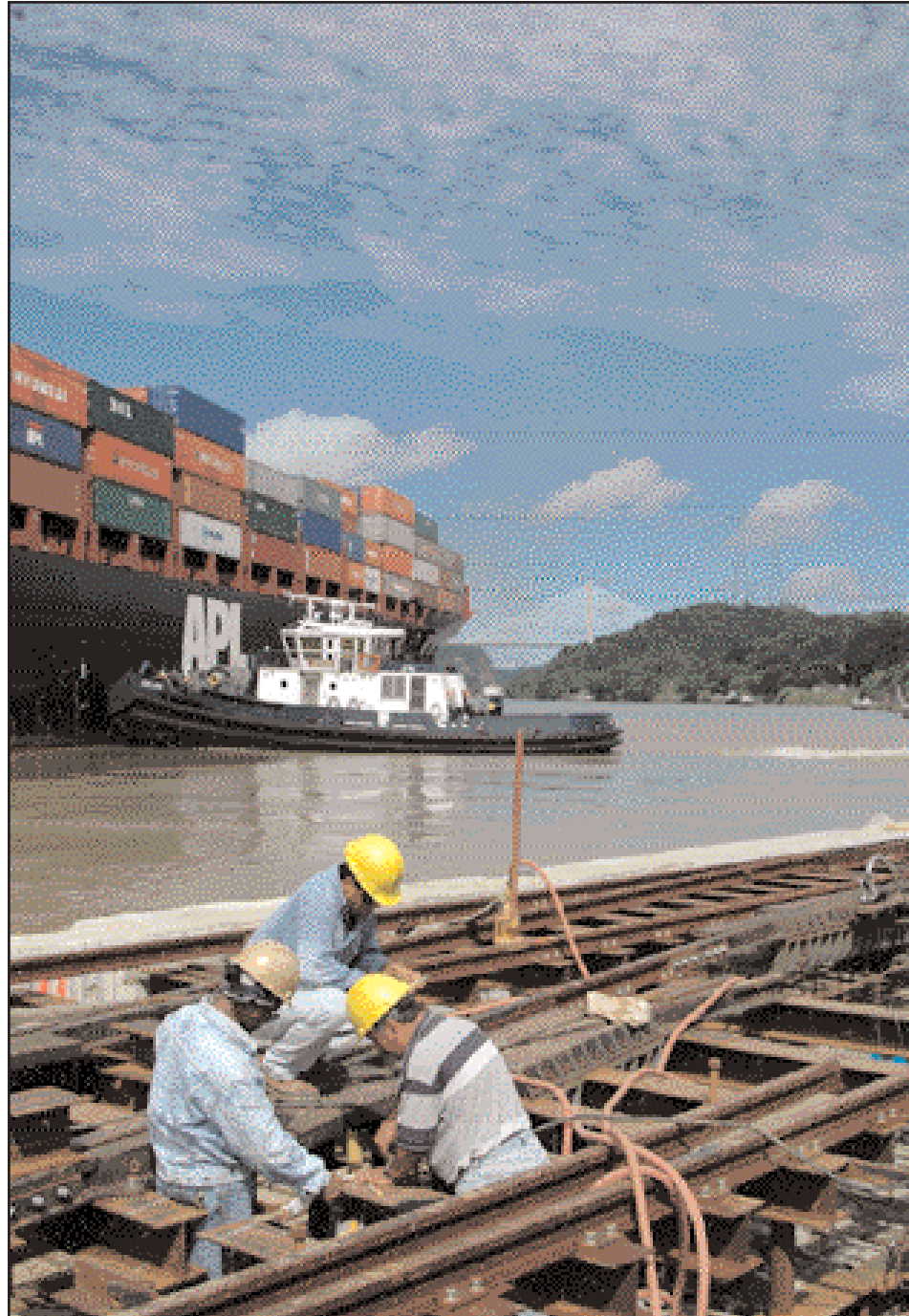
Ahora lo que no entiendo son algunos artículos y opiniones de personas que muestran su preocupación por varios aspectos: si se harán o no embalses que inunden las tierras de los campesinos, quien pagará la obra o si se endeudará al país en ello.

Sin embargo, me siento optimista debido a que he visto algunas informaciones (a veces de boca de los propios jefes y autoridades canaleras, quienes siempre han mostrado una actitud seria en sus asuntos) quienes advierten que no serán necesarios los embalses por un sistema de tinas que reciclarán el agua y que incluso se les apoya para que cuiden sus tierras, y por otro lado, que lo más probable es que los clientes (es decir esas grandes navieras terminen pagando; además de que no debemos olvidar el hecho de que por Ley, el Canal no puede hipotecar al país).

Finalmente creo que la pregunta que nos tenemos que hacer nosotros como panameños y dueños del Canal es: ¿Si el Canal es mío, qué hay para mí? Me detengo en este punto y mientras observo un soleado domingo cómo transita un enorme barco lleno de mercancías por la esclusa de Miraflores frente al centro de visitantes, pienso en las carreteras de acceso al Puente Centenario, en los programas educativos en las escuelas, en las mejoras a los hospitales, los salarios de los maestros en áreas alejadas del país, los comedores infantiles, en el policía que nos cuida. Pienso en todos los que reciben salarios del Gobierno que administra el dinero que proviene del Canal.

Ahí está ese dinero, ahí está el "qué hay para mí".

El problema es que tenemos que exigir a nuestros legisladores, alcaldes o a quienes sean responsables en nuestras comunidades y ciudades, a que nos digan en qué se está usando y cómo se ha usado ese dinero, esos millones de dólares que el Canal de Panamá entrega cada año al Estado, al Gobierno. Que si se usa en educación, que me digan; o si se está utilizando para mejorar la calidad de vida de los alumnos en alguna escuela escondida en Kuna Yala; por favor, que me lo digan y que nos lo cuenten a todos,



Marco González

...confío en que será tremendamente beneficioso
para impulsar otros negocios que a su vez
generarán más empleos...



Marco González

con lujo de detalles.

Así podré decirle a mis hijos: ¿ves ese barco? Bueno, de ahí saldrá el dinero para reparar el techo del gimnasio de tu colegio o arreglar el parque en el que

juegas los sábados. Eso me haría sentir aún más orgulloso de ser panameño y dueño del Canal.

Tomado de *El Panamá América* del 4 de octubre de 2005.

ESCRIBIR BIEN

Las abreviaturas son acortamientos convencionales de palabras, que se escriben siempre con punto o con barra, como etc. (etcétera), S.A. (Sociedad Anónima), c/u (cada uno), Sr. (señor). Deben usarse con prudencia pues no siempre quien lee entiende la abreviatura con el mismo sentido con que la entiende quien la escribió. A continuación, algunas de las más universales, tal como las propone la Academia de la Lengua:

Administración: admón.
Ciudad: cdad
Administrador: Adm..
A favor: a/f
Corriente: cte.
Apartado: apdo.
Departamento: depto.; dpto.
Artículo: art.
Cuenta: cta.
Excelentísimo: excmo.
Compañía: cia.
Atentamente: atte.
Avenida: av.; avd.; avda.
Banco: bco.
Figura: fig.
Duplicado: dupdo.
Documento: Doc.
Director: Dir.
Colegio: Col.
Colección: col.
Imprenta: imp.; impr.
Distrito Capital: D. C.
Máximo: máx.
Mínimo: mín.
Obispo: Ob.
Provincia: prov.
Sociedad: Sdad.; Soc.
Su Excelencia: S.E.
Teléfono: Tel.; teléf.; tfno.
Título: tít.
Capitán: Cap.
Capítulo: cap.
Usted: U.; Ud.; V.; Vd.
Volumen: vol.
Tomo: t.
Sociedad Limitada: S.L.
Señorita: srta.
Siglos: ss.
Siguietes: ss.
Seguro servidor: s.s.
Obra Citada: ob.cit.; op.cit.
Derecho: dcho.

Tomado de Ortografía Española; Fernando Ávila, Grupo Editorial Norma, 2003.

ABC del Agua

El agua en el planeta genera una percepción de abundancia, sin embargo, el 97.5 % es salada; el 2.24 % es agua dulce congelada en los casquetes polares, glaciares y aguas subterráneas profundas, y solo el 0.26 % es agua dulce accesible para el consumo. Por condiciones relativas a su disponibilidad y calidad, no es equitativamente aprovechable o simplemente es inútil para algunos usos por su grado de contaminación. El consumo total del agua se triplicó 1950 a 1995. Esto provocó que existan más de 26 países con problemas de escasez de agua.

Por la seguridad del país y del Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

La defensa del Canal y la seguridad del país fueron algunos de los puntos discutidos en un ejercicio de mesa organizado por la Autoridad del Canal de Panamá.

La participación de unidades de todos los estamentos de seguridad del Estado panameño fue de vital importancia, ya que aportaron sus conocimientos y habilidades en la planificación de diversos escenarios de respuesta ante el simulacro de un incidente en aguas panameñas.

El ejercicio fue inaugurado por el Ministro de Gobierno y Justicia, Héctor Alemán, y por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta. “Durante años los panameños nos acostumbramos a que la seguridad estaba ligada a la presencia militar estadounidense. Ahora asumimos nuestra responsabilidad de generar estrategias y darle fortaleza al país en materia de seguridad”, dijo el Ministro Alemán. Por su parte, el Administrador del Canal destacó la importancia del ejercicio en el marco de la política de seguridad de la vía.

La empresa ABS Consulting fue la asesora de la práctica. “La importancia de este ejercicio es que por primera vez se hace a nivel de planificación político estratégico y a nivel de todas las instituciones que se encargan de la seguridad del país y del Canal”, señaló Ricardo León, consultor.



Tres momentos del ejercicio en el que participaron representantes de todos los estamentos de seguridad del Estado.

Para algunos de los asistentes esta clase de ejercicios prácticos promueve el trabajo en equipo y mejora la comunicación. “Este es un ejercicio en el que participan todos los componentes que prestan servicio de una u otra forma a la seguridad y funcionamiento del Canal. Al final el

objetivo es que el Canal sea siempre eficiente y seguro” comentó Clovis Sinisterra, del Consejo de Seguridad Pública y Defensa Nacional. Omar Serrano, del Servicio Aéreo Nacional aseguró “nos ayuda a integrarnos más, a tener mejor coordinación y comunicación y mejorar el apoyo

logístico entre las fuerzas”.

Mejorar la coordinación necesaria para minimizar los daños en caso de ocurrir un incidente fue una de las metas propuestas, lo que refuerza el espíritu de compromiso de todos los involucrados en la seguridad de nuestro país y su Canal. ✪

Labor informativa



En desarrollo de la política informativa de la ACP, gerentes del departamento de Operaciones Marítimas han realizado presentaciones en diferentes entidades del país sobre temas como el Plan Maestro del Canal y los estudios de ampliación de la vía. Entre las agrupaciones visitadas están: el Club Kiwanis Internacional de Panamá, Universidad del Istmo, Instituto América, Colegio St. Mary y Asociación Panameña de Traductores e Intérpretes. Estas presentaciones han servido para que se aclaren dudas e inquietudes en la audiencia. Se espera que el número y frecuencia de este tipo de presentaciones se incrementen en los próximos meses. ✪

Apoyo a la comunidad



La ACP consciente de la necesidad de las medidas de control del Aedes aegypti, vector del dengue en Panamá, apoya al Ministerio de Salud en el área de Nuevo Arraiján, sitio donde se registró la muerte de un niño. El apoyo consiste en fumigar mediante la técnica de ULV, (Ultra Bajo Volumen) y se inició el 15 de septiembre en horario nocturno. La coordinación se hizo entre la sección de Sanidad de la ACP y el Departamento de Control de Vectores del Ministerio de Salud. ✪

Controladores de tráfico marítimo, los ojos del Canal



Archivo

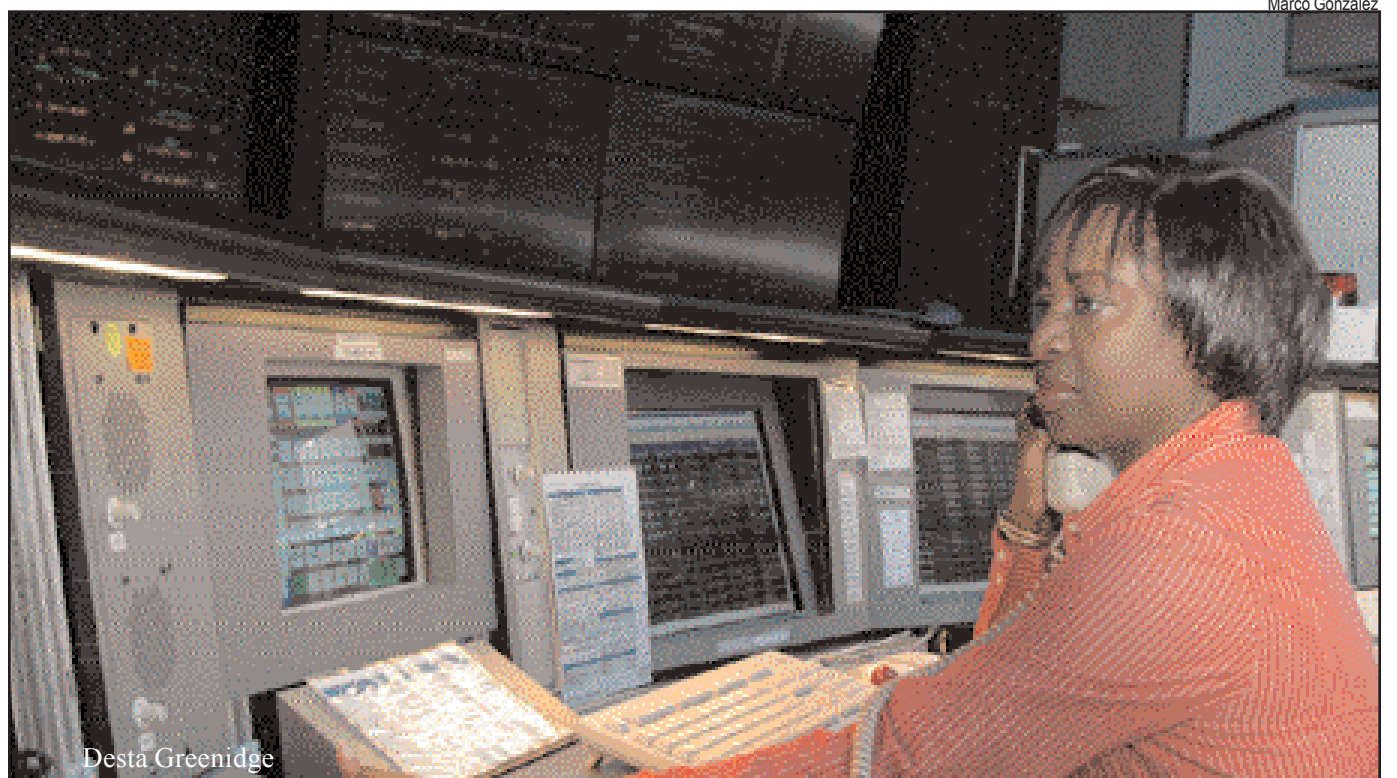
Los controladores de tráfico marítimo son como los ojos del práctico. Ellos guían el tránsito de los buques desde que el práctico aborda hasta que se baja del buque.

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Cuando Desta Greenidge estaba en la escuela quería ser controladora de tráfico aéreo, pero le pareció una carrera de enorme responsabilidad y se acobardó. En su lugar, estudió ingeniería industrial y trabajó con las fuerzas armadas estadounidenses, en Panamá. Al cerrar las bases, aplicó al programa de carrera interna del Canal y fue seleccionada. Su entrenamiento fue, precisamente, control de tráfico marítimo.

Los controladores de tráfico marítimo son como los ojos del práctico. Ellos guían el tránsito de los buques desde que el práctico aborda hasta que se baja del buque. Su misión es ver todo lo que pasa en el Canal y comunicárselo al práctico. Mediante tablas, ellos calculan los tiempos y determinan la disponibilidad de las esclusas y de los recursos de tránsito.

Greenidge comentó: “Tenemos



Desta Greenidge

cámaras a lo largo del Canal y le damos seguimiento al tránsito de barcos. Con esa información, estimamos a qué hora el barco va a salir de la esclusa, lo ingresamos en la computadora y hacemos un cálculo para el resto de los barcos. Luego informamos a los otros barcos a qué hora van a tener su esclusa disponible”.

Los controladores mantienen la programación de los tránsitos al día y ajustan los horarios. Al mismo tiempo, sirven de enlace con otras oficinas; se comunican con las esclusas, los remolcadores, la oficina de pasabarcos y los despachadores de

lancha.

Si surgiera algún atraso en las esclusas o si los pasabarcos o las lanchas no estuvieran disponibles en un momento dado, los controladores determinan la hora exacta en que lo estarán e informan al práctico. “Nosotros debemos mantener al práctico informado para evitar accidentes. Si uno le indica su tiempo de llegada a las esclusas, él puede ajustar la velocidad y evitar accidentes”, señaló.

Para Greenidge, es un trabajo dinámico y de grandes retos, que requiere estar alerta en todo

momento, efectuar múltiples tareas a la vez y actuar con rapidez. “Mientras hablo por la radio, si mi supervisor tiene una información adicional de lo que está sucediendo, él me lo dice y yo lo repito al piloto. Oigo por un oído y por el otro me comunico por la radio. Al mismo tiempo, estoy hablando por teléfono y usando la computadora”.

La Autoridad del Canal cuenta con dos controladores de tráfico marítimo por turno. Aunque ellos sean prácticamente invisibles, son los ojos del Canal y su labor es esencial para el tránsito seguro de los buques★

Competir con los ojos abiertos VII

El conocimiento es poder**Administrar la información**

Luego de la revolución industrial, la sociedad mundial ha vivido la revolución de las computadoras o informática, la revolución de las telecomunicaciones y, como producto de estas dos últimas, la revolución de la información. Nunca antes la información ha estado más disponible. Solamente pensemos en la Internet, que parece una fuente inagotable de información y data. También, la información abunda en las empresas, donde a través de sistemas informáticos se recoge todo tipo de información.

Sin embargo, esta abundancia de información ha traído un nuevo reto para las empresas: transformar la información en conocimiento para tomar mejores decisiones gerenciales. Para conocer acerca del tema de la administración del conocimiento por parte de las empresas, EIU ("Economist Intelligence Unit") desarrolló una encuesta entre 122 ejecutivos senior de grandes empresas de Europa occidental con por lo menos mil millones de dólares en ventas y de diferentes industrias como servicios financieros, de salud, de telecomunicaciones y profesionales.

A continuación presentamos algunos de los resultados de esta encuesta:

Importancia de la Administración del Conocimiento

El 67% de los ejecutivos consideró que la administración del conocimiento y la inteligencia del negocio es el aspecto más importante para alcanzar los objetivos estratégicos de sus empresas en los próximos tres años. Ellos ven en la administración del conocimiento ("Knowledge Management") un proceso para transformar la información en conocimiento valioso y obtener una ventaja competitiva. Así, la administración del conocimiento es un proceso sistemático que identifica: qué información es relevante, dónde se encuentra o quién la posee, cómo se puede recopilar y diseminar, y quién la necesita.

¿Cuáles son sus beneficios?

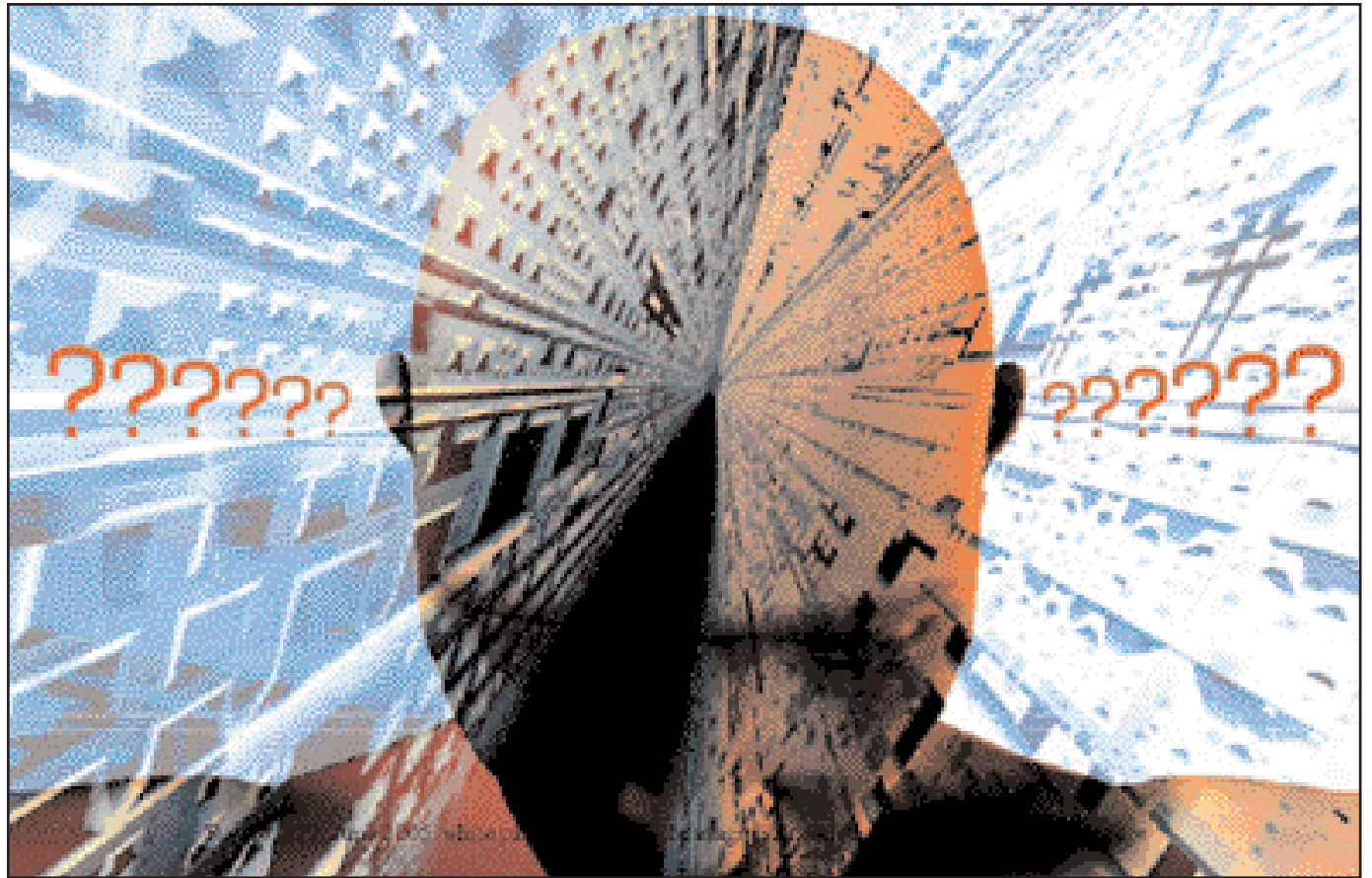
Para los ejecutivos el mayor beneficio de la administración del conocimiento es una mejora en las relaciones con los clientes que se traduce en lealtad. El segundo beneficio es una mejor visibilidad del desempeño y de los procesos internos del negocio. El tercer beneficio es un proceso de toma de decisiones gerenciales más rápido y sólido.

Énfasis en los clientes

Para el 72% de los ejecutivos la administración del conocimiento sobre los clientes es el área primordial para enfocar sus esfuerzos ya que consideran que la habilidad para comprender las necesidades de sus clientes y predecir un cambio en sus comportamientos puede brindarles ventajas competitivas.

Falta de conocimiento

El 68% de los ejecutivos consideran que los sistemas informáticos generan



El Canal investiga y recopila información estratégica de la industria marítima donde se desenvuelve para conocer las tendencias y poder anticipar cambios en la misma.

grandes volúmenes de data. Sin embargo ésta es insuficiente para tomar alguna acción/decisión. Lo que sucede es que se recopila información sin tener un objetivo claro de su función en la organización. En otros casos existen silos en la organización donde la información queda estancada; también la ignorancia de que existe o se recopila información es otro factor que afecta su flujo. Si tener mucha data y no poder tomar acciones adecuadas con base en ella es un problema, no tener información es peor. La falta de información puede disminuir la capacidad de la empresa de identificar tanto las oportunidades como los riesgos, y la capacidad de determinar su posición en el mercado.

Otros aspectos que preocupan a los ejecutivos es la confiabilidad de la data y la priorización de la misma. ¿Los sistemas que recopilan la data han sido diseñados correctamente o no? ¿Cómo llega esta data, de primera, segunda o tercera mano? ¿La información está actualizada? ¿Qué información es más importante? ¿Qué relación tiene una data con la otra?

Organizarse en función del conocimiento

Las barreras internas que impiden la transmisión del conocimiento son los obstáculos más importantes que enfrenta la administración del conocimiento. Estas barreras existen entre individuos, equipos de trabajo y departamentos. Un sistema informático no es la solución para derribar estas barreras, pero si lo es fomentar una cultura de negocios con énfasis en el compartir información.

El conocimiento para el Canal

El Canal sabe muy bien que el conocimiento es poder. El Canal presta mucha atención a la administración de la información y del

conocimiento. Básicamente, se enfoca en sus usuarios, la industria marítima, sus competidores y, últimamente, en el rol que desempeña en el país como polo de desarrollo.

El Canal y sus usuarios

El Canal está comprometido con mejorar el conocimiento sobre sus usuarios para satisfacer sus necesidades y poder anticipar un cambio en sus preferencias. Hay que recordar que el Canal se desenvuelve en un ambiente de negocios internacional cuyos usuarios son de múltiples países con múltiples intereses y necesidades. El Canal investiga y recopila datos acerca de sus usuarios y desarrolla encuestas y entrevistas para medir su satisfacción y así poder conocer sus diferentes preferencias e intereses. A unos usuarios les interesa, por ejemplo, la confiabilidad de la ruta, o sea que tengan la oportunidad de transitar cuando lo requieran o en el tiempo establecido. Un ejemplo son los cruceros y portacontenedores que requieren transitar en una fecha específica. A otros usuarios les interesa un tiempo reducido en aguas del Canal, como los buques que cargan mercaderías perecederas. A otros, el costo económico de tránsito, y a otros la seguridad en la navegación.

El Canal y la industria

El Canal investiga y recopila información estratégica de la industria marítima en la cual se desenvuelve para conocer las tendencias y poder anticipar cambios en ella, por ejemplo, el entorno macroeconómico mundial, las rutas marítimas, los puertos y la construcción de buques, entre otros aspectos multimodales.

El Canal y sus competidores

El Canal está atento a lo que sucede,

por ejemplo, con el sistema intermodal de los Estados Unidos ("land-bridge") y el Canal de Suez. Sí; el Canal tiene competidores y también existen otras alternativas.

El Canal y el país

También el Canal comprende el papel que juega en el devenir de Panamá pues es polo de desarrollo de una multiplicidad de actividades que benefician al país. Algunas actividades son obvias, como las compras de materiales y suministros a empresas locales; el suministro de materiales y combustible a los buques, las agencias navieras, los puertos y el ferrocarril. Otras actividades se benefician, pero no son obvias, como por ejemplo, los abogados que realizan trámites legales para las navieras, los bancos donde se depositan los pagos del Canal y la Zona Libre de Colón. Todas estas actividades conforman un conglomerado que a la vez se entrelaza con todo el resto del país.

El Canal es panameño no solamente porque sea manejado por nosotros, sino porque vive y trabaja para Panamá, y es ahora que estamos conociendo su importancia de primera mano.

El Canal no pasa buques mecánicamente; investiga, analiza y se nutre de información constantemente para transformarla en conocimiento para beneficio propio y de todos los panameños.★

Preparado por la Unidad de Inteligencia Competitiva e Investigación Económica con información de la encuesta preparada y presentada por EIU, Know how, Managing knowledge for competitive advantage, "white paper", patrocinado por Tata Consultancy Services, June 2005.

Bitácora del Canal

Plan Maestro: Modernización sobre rieles

El reemplazo de locomotoras cumple un propósito clave dentro del programa de Modernización de la vía.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El Plan Maestro en el que trabaja la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) es un plan estratégico de negocios a largo plazo para continuar con el proceso permanente de modernización del Canal. Busca determinar la dirección fundamental del Canal con miras al año 2025. Sus dos componentes son:

- proyectos actuales, nueva modernización e iniciativas de mejoras
- la posibilidad de llevar a cabo la ampliación del Canal.

Dentro de los proyectos de Modernización el reemplazo de locomotoras es clave. Es por ello que la ACP ejecuta un programa para modernizar su flota de locomotoras de las esclusas mediante un contrato que además permite el ensamblaje en Panamá de 16 unidades. Este tipo de ensamblaje local está proporcionando a los trabajadores panameños una invaluable transferencia de pericia y práctica tecnológica.

En este sentido, la ACP recibió recientemente diez nuevas locomotoras como parte del programa de modernización de la vía que busca aprovechar al máximo la capacidad del Canal. El equipo, que llegó procedente de Japón a bordo de la nave MILLENNIUM FALCON, será utilizado en las esclusas de Gatún.

Fabricadas por la Corporación Mitsubishi, conjuntamente con Toyo Denski y Kawasaki Ltd., las nuevas unidades forman parte del equipo de apoyo para la movilización de los buques en su tránsito por la vía interoceánica.

Un equipo de técnicos japoneses, perteneciente a las compañías fabricantes, verifica que las locomotoras cumplan con los requisitos del fabricante, al tiempo que los especialistas panameños comprueban que observen estrictamente las especificaciones locales.

Algo de historia

Las primeras locomotoras utilizadas en el Canal, también conocidas como



“mulas”, fueron construidas por la compañía General Electric. Pesaban 43 toneladas métricas y podían halar 111.07 kilonewtons a una velocidad de remolque de hasta 3.2 kilómetros por hora. Su velocidad de retorno era de un máximo de ocho kilómetros por hora. A partir de 1964, fueron sustituidas por locomotoras marca Mitsubishi, que pesan 55 toneladas, halan hasta 311 kilonewtons a su velocidad máxima de remolque de 4.8 kilómetros por hora. Usan dos molinetes y la velocidad de retorno es de 14.4 kilómetros.

En 1997 se le adjudicó a la empresa Mitsubishi el contrato para la fabricación

de nuevas locomotoras. Los primeros ocho prototipos llegaron en agosto de 1999, a un costo de B/.2.3 millones por unidad. Luego de un periodo de prueba de 6 meses, entraron en operación en las Esclusas de Miraflores.

El tamaño de la flota de locomotoras ha crecido con los años para enfrentar el aumento en el número y tamaño de los buques que transitan a través del Canal. La mayoría de los buques de alto calado que transitaban las esclusas eran asistidos por cuatro locomotoras. Actualmente y dado su tamaño, ciertos buques requieren hasta de ocho de las nuevas y más potentes locomotoras.★

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1924 - Hace 81 años

En julio se estableció una nueva marca en cuanto al tamaño de los buques que usaban el Canal, cuando los acorazados ingleses Hood y Repulse pasaron rumbo al norte, de regreso a Inglaterra después de un viaje alrededor del mundo. El Hood tenía 860 pies de largo y 105 de ancho. El Repulse tenía 796 pies de eslora y una manga de casi 103 pies.

El personal del Canal tomó precauciones extraordinarias en las esclusas, debido a que la coraza de las naves ponía su manga máxima debajo de la línea de flotación. Se colocaron botalones a ambos lados de las naves para indicar a los prácticos el ancho máximo de cada una. Frente a cada botalón se colocaron marinos, los que con banderas de señales, indicaban a los prácticos la distancia que había entre el barco y la pared de las esclusas.

Las naves llegaron hasta el Corte Culebra el primer día y, después de pasar la noche amarradas a las Esclusas de Pedro Miguel, completaron su tránsito al día siguiente.

1949 - Hace 56 años

El vapor Caronia, orgullo de la línea Cunard, pintado de verde pálido y considerado como uno de los trasatlánticos más lujosos, hizo su tránsito inaugural por el Canal de Panamá. Los residentes de Panamá y de la Zona del Canal fueron a los muelles de Balboa y Cristóbal para ver de cerca la magnífica nave. Tenía piscinas, aire acondicionado, un gran salón de baile, camarotes de gran amplitud y un apartamento de tres piezas decorado con murales.

El Hospital de Margarita, que había funcionado durante los últimos 6 años, fue cerrado y sus pacientes fueron trasladados al Hospital Colón. También fue cerrado el Hospital de Fuerte Gulick.

1964 - Hace 41 años

El traslado de la imprenta del Canal de Panamá, desde Monte Esperanza a La Boca, se realizó durante octubre y noviembre. John B. Coffey dirigió la mudanza del personal y de centenares de piezas de equipo.

Tres compañías manufactureras de Estados Unidos sometieron propuestas para el suministro e instalación, en Miraflores, de las partes principales de una unidad generadora a vapor, que añadió 22,000 kilovatios de potencial generador al sistema eléctrico del Canal.

La honestidad comienza en el hogar

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

¿Qué haría usted si equivocadamente recibe dinero de más? Para Hilario Rodríguez, mecánico tornero de las esclusas de Gatún, en Colón, la respuesta es sencilla: devolver lo ajeno. Y eso fue lo que hizo cuando al cambiar su cheque de quincena en el banco, el cajero le dio B/.1,000 más por error.

Hilario tomó su dinero sin contarlo y salió apurado del banco. Debía pagar las cuentas de casa, teléfono y la escuela de su hijo. Para su sorpresa, el dinero estiró para todo y parecía nunca acabarse. Al llegar a su casa sacó cuentas de lo que había gastado y se percató que le sobraba dinero.

Sin pensarlo dos veces, tomó el teléfono e informó a la supervisora de cajeros lo sucedido. Esa misma tarde regresó al banco y entregó el dinero. Ambos, cajero y supervisora, agradecieron el gesto de honestidad. Sus rostros reflejaban sorpresa y complacencia, ante esta insigne cualidad que a veces escasea.

“En mi casa, desde pequeños, nos inculcaron no tomar lo que no nos pertenece. Me sentí muy bien, porque sabía que había hecho lo correcto”, expresó.

Los valores que de niño se



Hilario Rodríguez(izquierda) recibió el reconocimiento de sus compañeros y un premio inmediato por parte de la empresa, el cual fue entregado por Jorge Vásquez, Gerente de Mantenimiento de las esclusas de Gatún.

aprenden, nunca se olvidan. Hoy, Hilario lega a su hijo de nueve años lo que un día aprendió de sus padres. Su

mamá, orgullosa, lloró de alegría al ver que la buena semilla que sembró en su hijo dio fruto. Con el ejemplo,

más que con palabras, hombres como Hilario contribuyen a edificar una sociedad más justa y honesta.★

Reconocen labor de joven profesional

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Aydiliara Ayarza sale del remolcador MeHaffey con un overol, calzando sus botas de trabajo y guantes de seguridad. Es mediodía y ha estado trabajando desde temprano.

Nos recibe con una sonrisa y empieza a hablar de su labor abordo.

“Hoy estamos haciendo el mantenimiento preventivo del MeHaffey, estamos reparando la maquinaria principal, la auxiliar y llevando a cabo trabajos de rutina, y más que todo preparando el bote para que tenga una operación eficiente”, explica con detenimiento.

Ella es ingeniera en Mecánica Naval y en la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se desempeña desde el año 2003 como primer oficial de máquina para la División de Recursos de Tránsito.

En esta ocasión fue asignada a los trabajos de mantenimiento preventivo del remolcador MeHafey en el muelle de las esclusas de Gatún.

Mientras toma unos minutos de su trabajo, Aydiliara explica que estudió en la Academia de Marina Mercante de los Estados Unidos, conocida como Kings Point de donde se graduó en el 2002 y desde marzo de 2003 ingresó a la ACP.

Sus primeros pasos en su carrera profesional han rendido frutos: recientemente Aydiliara fue reconocida el pasado 15 de septiembre por la Cámara Junior Internacional de Panamá como “Joven Sobresaliente 2005” en la Categoría de Liderazgo y Logros Académicos. Otros nueve jóvenes valores de nuestro país también fueron reconocidos en otras categorías.

Para Aydiliara este reconocimiento ha sido un espaldarazo de apoyo en su carrera. “Estoy muy contenta y orgullosa; siento que es un estímulo para mí a nivel personal, laboral y profesional, también siento que es un estímulo para otros jóvenes de Panamá para que ellos se superen y sigan estudiando por un mejor Panamá”, explicó.

Después de hablar un poco de su carrera, nos invita a pasar a lo interno del remolcador para apreciar los trabajos que se desarrollan.



Aydiliara Ayarza durante sus faenas abordo de un remolcador. A la derecha recibe el premio otorgado por la Cámara Junior Internacional de Panamá.



De momento se detiene y conversa en aquel lenguaje técnico propio de ingenieros sobre algún punto específico dentro del engranaje que mueve a esta embarcación. Luego de terminar esa corta charla, prosigue y nos lleva hasta el cuarto de máquinas.

Allí nos cuenta también cómo fueron sus primeros días en los que les tomó a sus compañeros algún tiempo acostumbrarse a verla moverse de aquí para allá dentro de los remolcadores. Ahora es una más del equipo. Colabora en lo que se necesita y cuando necesita ayuda la recibe.

El ingeniero encargado del proyecto de mantenimiento del MeHafey, Isaac Elías Alexander, superior de Aydiliara en esta tarea, explica cómo fue recibida en estas faenas dentro de los remolcadores en sus primeros días en el Canal.

“Inicialmente cuando ella vino pensamos que no podría con el trabajo, pero es una mujer que se

desempeña muy bien. Desde que llegó se interesó por el trabajo y desde entonces nos ayuda bastante en todo lo referente al mantenimiento de la máquina”, agrega Alexander.

En la Autoridad del Canal de Panamá las mujeres tienen un papel cada vez más preponderante en labores que son consideradas poco tradicionales para ellas.

Aydiliara reflexiona al respecto cuando nos explica que “definitivamente no es un trabajo tradicional para las mujeres, pero me siento cómoda”.

Además precisó que con sus estudios y el tiempo que lleva trabajando para la ACP se ha sentido mejor en el trabajo y lo disfruta; “si a uno le gusta lo que hace es más fácil”, señala.

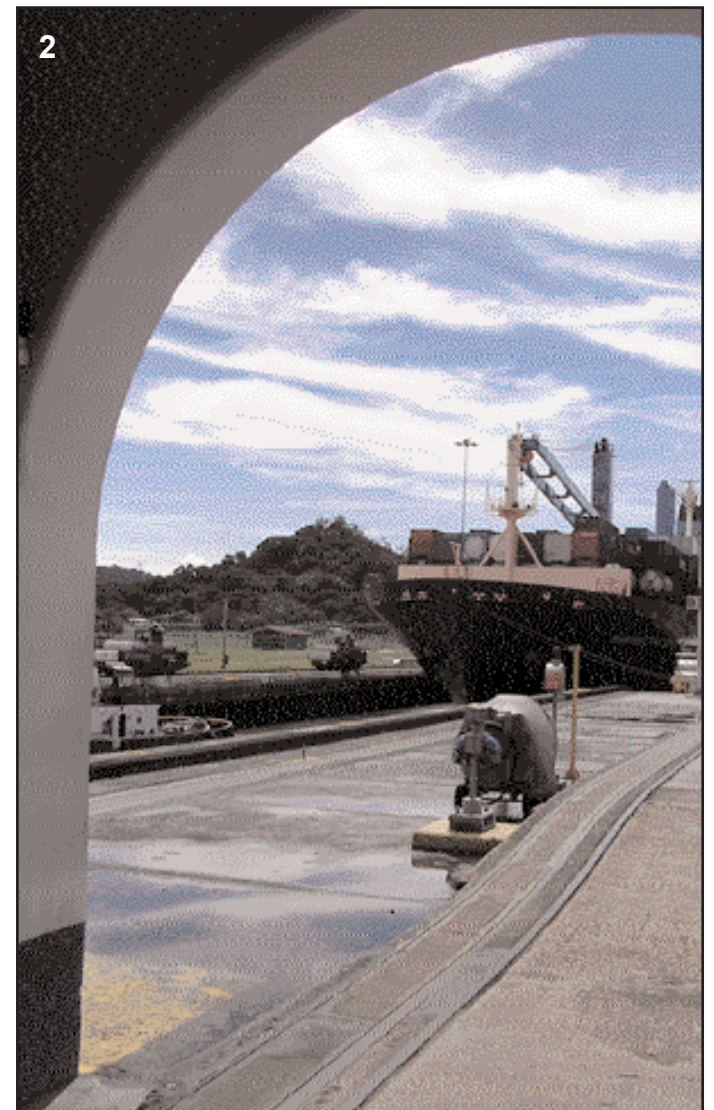
Aydiliara se despide para continuar con su trabajo. Para el futuro aspira seguir educándose y evolucionar dentro de la empresa.★



El Canal en imágenes

- (1) Últimos rayos: Betsy Delgado, oficial de contratos.
- (2) Ventana al Canal: Armando D. Ayala, ingeniero mecánico
- (3) Excavando: Adonis Jiménez, soldador.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



Nuevo billete circulará desde 2006

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Un nuevo billete de diez dólares de los Estados Unidos empezará a circular a inicios de 2006, según anuncio hecho recientemente por el gobierno de Estados Unidos. El billete tendrá un nuevo diseño y sus características de seguridad permitirán verificar su autenticidad con mayor facilidad.

El billete de diez dólares llevará la imagen de la antorcha de la Estatua de la Libertad y las palabras "We the People" de la constitución de los Estados Unidos. Además tendrá de fondo colores tenues en tonalidades naranja, amarillo y rojo.

Este nuevo billete mantiene tres de las características de seguridad que se introdujeron por primera vez en la década de los 90: la tinta que cambia de color; la marca de agua y el hilo de seguridad.

Entre otras características de seguridad está la microimpresión de



las palabras que por su tamaño son difíciles de reproducir. El objetivo de los cambios es hacer cada vez más difícil su falsificación y facilitar al público su identificación.

El billete de diez dólares es la

tercera denominación de la serie de nuevos diseños de los Estados Unidos; el billete de 100 será el próximo en ser rediseñado. Los billetes de 20 y 50 nuevos ya están en circulación.

El gobierno de Estados Unidos ha

decidido rediseñar cada siete o diez años su moneda con el fin de aprovechar las mejoras de seguridad y adelantarse a los falsificadores que utilizan cada vez técnicas más avanzadas. ☆

Información errada

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) no ha licitado ni mucho menos adjudicado a empresa alguna ningún contrato para llevar a cabo obras relacionadas con la posible ampliación del Canal de Panamá. Como es de conocimiento público, la ACP trabaja en la configuración de los elementos que conformarían la propuesta de ampliación del Canal, previa aprobación de su Junta Directiva, por lo que no es posible emprender trabajo alguno relacionado con este proyecto en análisis. En tal sentido, la ACP no ha adjudicado ningún contrato al grupo constructor español FCC.

La ACP adjudicó en Licitación Pública el pasado mes de agosto, a la empresa Corporación M&S Internacional C.A., S.A, contrato para mejorar la visibilidad del tráfico marítimo en un tramo del Corte Culebra por B/14. 583.675.52, que forma parte del programa de enderezamiento de esta importante área de la vía acuática que fue aprobado e iniciado en el 2003.


Estas obras forman parte del programa permanente de modernización del Canal en marcha desde 1996 que busca hacer más seguro y eficiente el tránsito de los buques por el Canal, especialmente de aquellos con eslora (largo) de 900 pies o más; además, con estos trabajos se busca adecuar nuestros cauces a las nuevas normas de navegación de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Una fuente de la Corporación M&S Internacional informó a la ACP que FCC adquirió parte de las acciones de dicha corporación. Esto puede haber generado la confusión sobre los trabajos que se adelantan en el Corte Culebra. La ACP solicitó a la firma Corporación M&S Internacional C.A., S.A aclarar la información pertinente. ☆

Recompensa a la honestidad

Manuel Enrique Chang tiene once años, vive en Colón y asiste a la escuela Enrique Geenzier. Recientemente funcionarios de la ACP comprometidos con la promoción de los valores premiaron la honestidad de Manuel, quien devolvió a su dueña una cartera con B/150.00 que había encontrado. La familia de Manuel vive en situación precaria y no cuenta con una entrada fija para su sostenimiento. Manuel recibió el reconocimiento de sus compañeros, del Ministerio de Educación y de clubes cívicos. Los funcionarios la ACP, de Comunicación y Medios y de las esclusas de Gatún, brindaron su apoyo a Manuel y a su familia. Además, el área de juegos de su escuela fue reparada por trabajadores de las esclusas en cumplimiento de deseo expresado por Manuel. Posteriormente Manuel y sus compañeritos fueron invitados a conocer las esclusas de Gatún. ☆





Feria de Proyectos

Cuenca del Canal

25, 26 y 27 de octubre de 2005

Centro de Convenciones Vasco Núñez de Balboa
Hotel El Panamá

